

# Hvad ved vi om vejvrede?

*Bilister, der går amok og griber til vold i trafikken, har i de senere år givet anledning til stigende bekymring ikke blot i Danmark, men også mange andre lande som f.eks. England, Holland, Finland, USA og Australien. Fænomenet går under betegnelsen road rage eller på dansk: Vejvrede. Men hvor udbredt er vejvrede egentlig, udgør det et problem for trafikssikkerheden, og hvad er det, der ligger bag?*



Af forsker Mette Møller, Danmarks TransportForskning mm@dtf.dk

## Baggrund

Denne artikel er baseret på en gennemgang af 24 artikler og rapporter, hvoraf to er danske. At der kun er to danske kilder med skyldes, at det kun har været muligt at finde disse to. Kildematerialet er overvejende valgt ud fra en søgning i databasen 'Transport db'. Databasen vedligeholdes af OECD, TRB og ECMT. Det valgte materiale har det til fælles, at det omhandler vejvrede, men er derudover meget forskelligt. Tabel 1 viser en oversigt over de forskellige undersøgelsesmetoder, som materialet repræsenterer. Af pladshensyn er det kun muligt at bringe udvalgte kildehenvisninger. Den samlede litteraturliste fås ved henvendelse til forfatteren.

## Hvad er vejvrede?

Trods stor medicopmærksomhed er det uklart, hvad vejvrede egentlig er. Som navnet antyder, drejer det sig om handlinger udført af vrede bilister. Men hvor vred bilisten skal

være, eller hvilken form eller udtryk vreden skal have, er der ikke enighed om.

I nogle undersøgelser betoner den anvendte definition af vejvrede handlingens sammenhæng f.eks. 'vrede ude af proportion med den udløsende faktor'. I andre definitioner betones handlingens årsag, f.eks. 'oplevet trussel mod identitet', mens atter andre betoner handlingens konsekvens f.eks. 'skade på person eller køretøj'.

Endelig er der en række undersøgelser, hvor der slet ikke foretages en afgrænsning mellem vejvrede og anden vrede eller aggressiv adfærd i trafikken. Tabel 2 skitserer nogle eksempler på meget forskelligartede definitioner af vejvrede.

Konsekvensen af, at der ikke er enighed om, hvad begrebet dækker, er, at det er uklart, hvilke situationer der omhandler vejvrede, og hvilke der ikke gør. Det fører til, at det er vanskeligt at sammenligne resultater fra forskellige undersøgelser. Dermed bliver det også vanskeligt at få et sikkert overblik over fænomenets udbredelse og årsager. I et forsøg på at undgå yderligere forvirring fokuseres der i denne sammenhæng på vejvrede i betydningen truende, konfronterende eller direkte voldelig adfærd blandt bilister.

## Hvor udbredt er vejvrede?

Tal fra Danmark viser, at vold og trusler i trafikken er en forholdsvis sjælden foreteelse [1]. I 2005 havde 0,5% (ud af ca. 1000 personer) inden for de sidste 12 måneder oplevet at blive slået af en medtrafikant, mens 0,1% selv havde slået en trafikant. 3,2% havde oplevet, at deres køretøj blev slået/eller sparket til, mens 0,3% selv havde

slået eller sparket til et køretøj. 4,3% havde oplevet at blive truet, mens 0,7% selv havde truet andre trafikanter. Tilsvarende tal kendes fra udenlandske undersøgelser [2, 3]. I ovennævnte undersøgelse blev der foretaget en opregning af tallet fra undersøgelsesgruppen, så det omfattede hele befolkningen. Denne opregning tyder på, at antallet af mennesker, der inden for 12 måneder oplever at blive slået (19.550 personer) eller truet af en medtrafikant (169.334 personer), er betydeligt.

## Er vejvrede et stigende problem?

Mange undersøgelser betoner, at medicinteressen for vejvrede har været stigende i de senere år. Men det er vanskeligt at afgøre, om der også har været tale om et stigende antal episoder. De danske undersøgelser giver ikke mulighed for at afgøre dette, og også internationalt er det vanskeligt at dokumentere eventuelle ændringer over tid.

En af de få undersøgelser, der er lavet, viser, at der i Canada fra 2001 til 2003 skete et lille fald i antallet af ofre, mens der skete en lille stigning i antallet af udøvere [4]. Uanset om vejvrede er stigende eller ej, er det imidlertid ikke et nyt fænomen. Således er der undersøgelser helt tilbage til slutningen af 1960'erne, der sætter fokus på problemet. Vejvrede er endvidere et fænomen, der er kendt i en lang række lande, og undersøgelser viser, at der er større ligheder end forskelle på tværs af landegrænser i relation til fænomenet.

## Er vejvrede et sikkerhedsproblem?

Det har ikke været muligt at finde danske tal for, hvor mange personer der kommer

til skade eller dør som følge af episoder med vejvrede. Tal fra internationale undersøgelser tyder imidlertid på, at der er tale om meget få (men dramatiske) dødsfald. Til gengæld er det i internationale undersøgelser dokumenteret, at bilister, der udøver voldsom konfronterende vejvrede, selv har forøget uheldsrisiko.

Det har fået forskere til at overveje, om det primære trafikikkerhedsproblem relateret til vejvrede er, at de pågældende bilister, i en tilstand af ukontrollerbar vrede, er ude af stand til at koncentrere sig om at køre bil, hvorved risikoen for at køre galt øges betydeligt. Støtte til sådanne overvejelser findes i ældre undersøgelser, der viste, at op til 20% af førere i dødsulykker, inden for 6 timer før ulykken, havde været involveret i et voldsomt skænderi eller lignende.

#### Metode

Postomdelt spørgeskema
Telefoninterview
Ekspertinterview
Individuelle interview
Ekspertinterview
Litteraturgennemgang (videnskabelige artikler)
Gennemgang af avisartikler

Tabel 1. Oversigt over de undersøgelsesmetoder, der er benyttet i det kildemateriale, der ligger til grund for denne artikel.

### Dr. Jekyll og Mr. Hyde?

Nogle forskere hævder, at kørestilen afspejler, hvilken person der sidder bag rattet, med alt hvad det indebærer af personlighed, livsstil mv. Andre hævder, at bilkørsel adskiller sig fra andre situationer på en måde, der gør, at bilistens opførsel kan ligge langt fra vedkommendes normale opførsel. Denne debat finder også sted i relation til vejvrede, hvor de fleste dog er enige om, at begge faktorer spiller en rolle.

Med hensyn til bilkørsel som en særlig situation er det et faktum, at den sociale interaktion i trafikken adskiller sig fra en række andre situationer. Til forskel fra en situation i et supermarked, hvor en kunde springer over i køen, er det i trafikken f.eks. vanskeligt at se ansigtsudtryk og lignende. Det er derfor vanskeligt at afgøre, hvilken hensigt der ligger bag en given adfærd og om adfærden var tilsigtet eller ej. Dette har to konsekvenser.

For det første at der let opstår misforståelser, og for det andet at trafikanter har en tendens til at opfatte de andre trafikanter som ting (kvinde kører rød Ford) frem for personer i en sammenhæng (træt ældre

kvinde på vej hen for at besøge sin syge mor på hospitalet). Endvidere er det lettere at slippe af sted med aggression mod andre trafikanter, fordi ofret har vanskeligt ved at gøre gengæld.

### Hvilke bilister udøver vejvrede?

Som det fremgår, er der omstændigheder i trafikken, der potentielt fremmer aggression. Forskning viser imidlertid, at det overvejende individuelle forhold, der afgør, om der opstår vejvrede eller ej. En australsk undersøgelse sammenlignede en gruppe personer, der var dømt for vold mod fremmede i trafikken, med en gruppe personer dømt for vold mod fremmede i ikke trafikale situationer [5]. Undersøgelsen viste, at der ingen signifikante forskelle var mellem de to grupper med hensyn til demografiske, kriminologiske og psykiatriske variable.

På den baggrund kunne det konkluderes, at mennesker, der udøver vejvrede, er individuelt disponeret for at reagere med voldsom vrede, der så i nogle tilfælde kommer til udtryk i trafikken og i andre tilfælde kommer til udtryk i andre sammenhænge. Med hensyn til individuel disponering går nogle forskere så langt som til at hævde, at fænomenet har en genetisk og biomedicinsk base og har givet det den kliniske betegnelse: periodisk eksplosiv forstyrrelse (Intermittent Explosive Disorder [6]).

Denne tilgang til vejvrede har dog endnu kun opnået begrænset udbredelse inden for transportforskningsområdet. I forlængelse af identificering af en individuel disponering har undersøgelser identificeret en række karakteristika, der hænger sammen med øget tilbøjelighed til at være involveret i vejvrede. Et udvalg af disse fremgår af tabel 3.

#### Definition

Verbale udtryk / gestikuleren
Truende kørsel vendt mod andre
Direkte konfrontation eller vold mod anden trafikant
Adfærd der skader eller har til hensigt at skade andre
Vrede udløst af trussel mod identitet
Periodisk eksplosiv forstyrrelse
Destruktiv konflikt mellem fremmede

Tabel 2. Eksempler på anvendte definitioner af vejvrede.

### I hvilke situationer opstår vejvrede?

Undersøgelser viser, at andre trafikanters adfærd er den vigtigste udløsende faktor. Den situation, der udløser vrede hos flest bilister, er, når den parkeringsplads, man har ventet på, bliver taget for næsen af en [7]. Mere generelt udløser utålmodig kørsel (f.eks. en trafikant, der kører tæt på) mest vrede, ef-

terfulgt af ubetænksom kørsel (f.eks. at køre lige ind foran en anden bil på en motorvej, eller at sætte farten op, når man overhales).

Hensynsløs kørsel (f.eks. køre over for rødt eller køre hurtigere end tilladt) udløser kun vrede hos meget få. Omgivelserne, især trafikmængden, spiller også en væsentlig rolle for vejvrede. Stor trængsel og vanskelig fremkommelighed er således væsentlige udløsende faktorer.

#### Individuelle karakteristika

Yngre mand
Skydevåben i bil
Alkoholmisbrug
Stofmisbrug
Psykiske problemer
Fejl/mangler i serotonintransport til frontallapperne
Overtrædelse af færdselsloven
Øget uheldsrisiko
Høj score på skala for aggression, hævntrøst mv.

Tabel 3. Eksempler på individuelle karakteristika, som undersøgelser har vist hænger sammen med øget tilbøjelighed til at reagere med vejvrede.

### Hvad kan man gøre ved problemet?

Eftersom forskningen viser, at vejvrede først og fremmest opstår som konsekvens af en individuel disponering, er det relevant at sætte ind der. Bedre kendskab til fænomenet er imidlertid en forudsætning for iværksættelse af effektive forebyggende tiltag. For personer dømt for vejvrede anbefales det i litteraturen, at der anvendes kognitiv adfærdsterapi, evt. kombineret med medicinsk behandling efter diagnosticeret behov.

Medicinsk behandling vil kunne hæve grænsen for, hvornår der opstår voldsom vrede, mens kognitiv adfærdsterapi vil være en hjælp til at håndtere vreden. I USA er der udviklet en række forskellige programmer til forebyggelse og behandling af voldsom vrede i trafikken, hvoraf mange er baseret på frivillig deltagelse. Desværre er der kun foretaget meget få evalueringer af disse tiltag, og effekten er derfor ikke kendt. Afhjælpning af trængselsproblemer ville givet vis også have en effekt, men er mere kompliceret at realisere.

### Fremtidig relevant forskning

En klar og tydelig definition af fænomenet er en forudsætning. Endvidere er det relevant at fokusere mere specifikt på de personer, der faktisk har været involveret i vejvrede. En stor del af den eksisterende viden er baseret på bredt anlagte undersøgelser, hvor et repræsentativt udsnit af bilister spørges om vejvrede og relaterede emner.

For at opnå en mere indgående forståelse af fænomenet, og hvad der går forud for episoderne, er det derfor væsentligt at lave undersøgelser, der specifikt fokuserer på involverede personer. Mange forskellige strategier kan vælges herunder dybdeanalyse eller simulatorforsøg.

På kort sigt er det næppe realistisk, at mængden af biler vil aftage. Bl.a. derfor er det relevant at gennemføre forskning med henblik på at afklare mulige vej- og køretøjstekniske løsninger på bl.a. trængselsrelateret vejvrede.



#### Litteratur

- [1] Danmarks statistik (2005). Interviewundersøgelse blandt borgerne i Danmark. Om konflikter i trafikken. Udarbejdet for det kriminalpræventive råd.
- [2] Smart, R. G. et al. (2004). Road rage, Experience and Behavior: Vehicle, Exposure, and Driver Factors. *Traffic Injury and Prevention*, 5, 343-348.
- [3] Wells-Parker et al. (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 271-278.
- [4] Smart, R. G. et al. (2005). Is road rage increasing? Results of a repeated study. *Journal of Safety Research*, 36, 195-201.
- [5] Carroll, A. et al. (2005). An Investigation into Serious Violence Associated with Motor Vehicle Use: Is 'Road Rage' a Valid and Useful Construct? Final Report for Criminology Research Council. Monash University and Victorian Institute of Forensic Mental Health. Australien.
- [6] Kessler, R. et al. (2006). Under-diagnosed Rage Disorder More Prevalent than Previously Thought. <http://www.hms.harvard.edu/news/pressreleases/mgh/06006rage.html>
- [7] Parker, D. et al. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229-235.